

skytalk

Licence ATSEP suisse

Depuis plus de dix ans, l'association professionnelle SATTA qui regroupe les technicien-ne-s et les ingénieur-e-s de la navigation aérienne se penche avec attention sur le sujet de la licence. En dépit du temps passé, les succès ont été constants. Une raison pour le président de SATTA que je suis de garder confiance.

Pourquoi une licence est-elle si importante pour la navigation aérienne suisse en général et pour les ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel) en particulier? La licence personnelle qui atteste les connaissances, les compétences et l'expérience (knowledge, proven skills and experience) portant sur la réalisation de tâches critiques ou de tâches relevant de la sécurité doit être au service de la sécurité du secteur aéronautique.

Skyguide prévoit à cet effet une procédure de certification des ATSEP. L'introduction de cette procédure n'est pas due à la décision de l'autorité de surveillance (décision quant à la licence ATSEP en 2005) ni à l'objectif prescrit par le DETEC (maintenir la qualité exemplaire des services et insuffler une culture de la sécurité), mais à l'ordonnance SES-I (ESARR). Skyguide a été certifiée conforme à ce sujet à la fin 2006.

Responsabilité

Quelles sont donc les raisons qui justifient une *licence personnelle octroyée par l'Etat*? Assurément, la principale raison est le fait que la licence est le seul moyen susceptible de garantir l'équilibre entre responsabilité et compétence. Cet aspect est crucial pour le titulaire de la licence, car il répond personnellement des décisions qu'il adopte dans sa sphère de compétence. En vertu de ce principe, il est indispensable de formuler les compétences avec exactitude. Cela se concrétise généralement par une description de poste et par des mandats.

Cependant, la responsabilité doit aussi être parfois assumée sans que la tâche figure explicitement sur une liste. Si, par exemple, un ATSEP autorise à tort l'utilisation d'une installation d'exploitation après une maintenance préventive au milieu de la nuit, c'est lui qui doit en porter la responsabilité, et non son supérieur. Toutefois, pour exécuter son travail de façon fiable, il doit aussi avoir la compétence de décider du déclassement ou de la mise hors service d'un système dans une situation donnée.



Chaîne de sécurité

La chaîne de sécurité est un autre argument en faveur d'une licence ATSEP. Des licences personnelles sont utilisées partout où la sécurité des passagers est en jeu. Cette chaîne commence par les mécaniciens d'avions, se poursuit par les pilotes et les équipages et se termine par les contrôleurs aériens. Les systèmes intervenant dans cette chaîne sont les avions (certifiés) et les infrastructures de navigation aérienne (non certifiées, à l'exception du système d'atterrissage aux instruments). C'est là qu'entre en jeu l'ATSEP (sans licence), qui est responsable de ces infrastructures.

Les adversaires de la licence argumentent certes que c'est précisément là qu'est utile la *certification* des ATSEP. Je réponds toutefois que la *licence personnelle* est la norme dans le secteur aéronautique du monde entier. Pourquoi donc créer une exception au prix de grands efforts quand nous disposons déjà d'une solution qui a fait ses preuves?

Signalons en outre qu'une licence octroyée par l'Etat est davantage qu'un certificat attestant que l'ATSEP dispose des capacités requises pour accomplir les tâches qui lui sont confiées, car elle constitue aussi l'autorisation de les réaliser. Or, une autorisation peut être retirée en tout temps, à l'image du permis de conduire qui est confisqué lorsque son titulaire contrevient gravement au code de la route.

Revalorisation et reconnaissance

Il n'est pas nécessaire de préciser plus en détail d'autres avantages, tels que les synergies exploitables ou la transparence. Néanmoins, il vaut la peine de mentionner ici la revalorisation de la profession.



Dani Weder dira que c'est là que l'on commence à parler argent. Les salaires augmentent vite et beaucoup et constituent une charge financière insupportable. Faux! Même avec une licence, les salaires seront soumis aux lois du marché.

La situation actuelle des contrôleurs aériens montre clairement qu'ils ont d'autres possibilités d'emploi intéressantes, en dépit de la licence et de conditions de travail attrayantes. En revanche, la revalorisation de la profession contribue à atteindre un but intéressant: l'engagement à long terme du personnel en faveur de skyguide. Ici

aussi, le spectre de la pénurie de personnel spécialisé n'est pas très loin. Malheureusement, ces problèmes ont uniquement des solutions à long terme et demandent que l'on investisse dans l'avenir.

Craintes

D'autres arguments contre la licence sont connus de longue date. On craint ainsi les coûts de la bonne condition physique ou l'emploi de la grève par les ATSEP pour donner plus de poids à leurs revendications.

J'estime que ces deux craintes n'ont pas de fondement. La probabilité d'une grève tient plus de la culture que de la licence. Il est impossible de convenir directement des conséquences financières lorsqu'un employé ne peut plus réaliser ses tâches. Néanmoins, les effets sont directement tributaires de la définition de la «bonne condition physique», un élément qui n'a encore jamais fait l'objet d'un débat entre skyguide et SATTA.

Bien que je ne puisse pas le prouver, je suis persuadé que les ATSEP restent précieux pour un employeur jusqu'à un âge avancé en raison des capacités particulièrement élevées qui sont exigées d'eux.

Les réserves des ATSEP

Cependant, l'employeur n'est pas le seul à formuler des réserves. Certains de nos collègues ne voient pas non plus la licence d'un œil tout à fait positif. Ça et là, on craint un examen trop difficile ou un

échec lors d'une formation en cours d'emploi. Si je peux comprendre cette attitude, je dois néanmoins indiquer clairement que l'on ne peut avoir le beurre et l'argent du beurre.

Une de nos obligations morales est de n'accepter que des travaux que nous pouvons accomplir en toute conscience. En fin de compte, le stress n'est pas toujours absent de nos interventions. Si nous avons la certitude d'être à la hauteur des exigences et si nous avons un bon bagage, il nous sera plus facile de gérer ce stress.

L'objection des tracas administratifs

Finalement, il serait aussi possible d'invoquer, comme réserve, le gonflement de la bureaucratie et de la réglementation. Il y a assurément là un risque dont il faut tenir compte. Une licence ne doit pas rendre l'application actuelle de la norme ESARR5 plus laborieuse et plus compliquée. Il faut au contraire essayer de tirer parti des procédures déjà en cours, comme la gestion des licences pour les contrôleurs aériens.

Il faut aussi tirer au clair la question de la qualification des experts et des instructeurs. Pour SATTA, il est clair que nous sommes les experts en matière de techniques de la navigation aérienne et que nous devons donc assumer la responsabilité qui en découle. En d'autres termes, nous devons parfois, en



qualité d'experts, évaluer un collègue qui suit par exemple une procédure de qualification.

Il est utopique d'imaginer que l'OFAC assume cette tâche en qualité d'organe indépendant. Avec notre degré de diversification, cela est simplement impossible. Nous pouvons en revanche imaginer une collaboration avec nos collègues étrangers. Toutefois, cela ne se fera pas du jour au lendemain.

Dépasser les frontières

Cela m'amène en guise de conclusion à faire un tour d'horizon international. Dans le FABEC, la situation est favorable puisque presque tous les pays concernés ont décidé d'introduire une licence. En Allemagne, il y a une licence depuis 1993 et la France et la Belgique feront prochainement le pas. Les Pays-Bas et le Luxembourg sont les seuls États à ne pas avoir pris de décision à ce sujet. Lorsque le FAB sera achevé, il faudra bien sûr viser l'harmonisation de la licence, peut-être même sur le plan européen.

Pour la bonne bouche, signalons que l'OACI s'intéresse aussi au sujet et qu'un pas a été accompli vers l'inscription à l'annexe 1 avec le document de travail 210.

● **Stefan Böller**

Président de SATTA (Swiss ATSEP Technical Association)

L'association professionnelle SATTA (Swiss ATSEP Technical Association) fédère les techniciens et ingénieurs de la navigation aérienne en Suisse. SATTA favorise l'échange d'expériences professionnelles, une formation initiale et continue de haut niveau et la reconnaissance ainsi que le développement de la profession. Elle est affiliée à l'association internationale IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations).